

奈良県議会議長 上田 悟 様

地域交通対策等特別委員会
調 査 報 告 書

平成25年7月5日

地域交通対策等特別委員会

目 次

I 調査事件	1
II 調査の経過	1
III 調査の結果	1
1 奈良県の取組状況	1
基本方針1 誰もが安心して暮らせるモビリティの確保	2
基本方針2 奈良の魅力を一層高める交通環境の充実	3
基本方針3 持続可能な取組体制の構築	3
2 有識者からの意見聴取	4
3 県内の取組状況	5
(1) 奈良交通株式会社	5
(2) 奈良県警察交通管制センター	6
(3) バス運行情報案内システム	6
(4) JR奈良駅連続立体交差事業	7
(5) 県道王寺三郷斑鳩線の歩道整備	8
(6) 三郷町の地域公共交通の取り組み	8
4 県外の取組状況	9
(1) 福岡市生活交通確保条例の制定	9
(2) リニア中央新幹線	10
①神奈川県及び相模原市の対応	10
②山梨県の対応	10
③山梨リニア実験線	11
5 提言等	12
(1) 奈良県交通基本戦略に基づく地域交通対策について	12
①来訪者をもてなす質の高い交通環境の創出	12
②安心歩行空間の整備	13
③安心して安全な移動手段の確保	13
④自転車の利用促進と走行時の安全性確保	14

（２）リニア中央新幹線建設促進について	14
6 おわりに	15
奈良県公共交通条例の概要	16
地域交通対策等特別委員会調査経過	17
地域交通対策等特別委員会名簿	20

I 調査事件

1 所管事項

地域交通対策及びリニア中央新幹線に関すること

2 調査並びに審査事務

- (1) 「奈良県交通基本戦略」に基づく交通施策に関すること
 - ・ 交通環境の充実と移動環境の改善等
- (2) リニア中央新幹線に関すること

II 調査の経過

本県は、少子高齢化の進展による人口の減少、過疎化、並びに多様な生活様式の追求による自家用自動車への依存の高まりなどを背景に、県民生活を支える地域公共交通の維持運営や、観光をはじめ奈良を訪れた方々への質の高い交通サービスの提供が困難になることが危惧される状況にある。また、リニア中央新幹線においては、昭和54年に中央新幹線建設促進奈良県期成同盟会が設立されて以来、中間駅設置に向けて取り組まれてきたところ、平成23年5月国土交通省から「中央新幹線の整備計画」が発表され、主要な経過地として奈良市附近が決定された。

このことから、奈良県交通基本戦略に基づく交通施策に関すること、いわゆる交通環境の充実と移動環境の改善等について、及びリニア中央新幹線に関することについて調査する目的で、平成23年5月20日に設置された。以来、17回にわたり委員会を開催し、関係部局からの説明を聴取するとともに、県内、県外における取り組みや先進事例の調査を行った。

III 調査の結果

1 奈良県の取組状況

県では、県民が安心して暮らせる環境や社会参加の機会を確保するためには、日々の生活の基礎となる「移動」について、誰もが安全に、かつ、快適に行える交通環境を作ることが必要である。このことから、徒歩や自転車も含めた各交通手段の役割・機能を活かしつつ密接に連携し、快適で安心・安全な交通ネットワークを構築するために、「奈良県交通基本戦略」が平成23年3月に策定された。

本戦略の推進に当たっては、効果の高い取り組みを進めるため、PDCAによるマネジメ

ントサイクルや、県内における取組状況等の「見える化（可視化）」を重視するとともに、「誰もが安心して暮らせるモビリティの確保」、「奈良の魅力を一層高める交通環境の充実」、「持続可能な取組体制の構築」という3つの基本方針を柱とした基本戦略により、今後増加が見込まれる移動制約者への対応や県への来訪者の増加に向けた移動環境の改善等、施策の着実な推進を図られている。

また、今後、リニア中央新幹線等の高速鉄道や高速道路など高速交通体系の動向や、社会経済状況の変化等に適時・適切に対応し、必要な見直しを図っていくこととしている。本委員会では交通基本戦略に沿った下記の内容について調査を行った。

基本方針1 「誰もが安心して暮らせるモビリティの確保」

- ・ 安全で安心な歩行空間の確保
- ・ 交通施設のバリアフリー化の推進
- ・ 過疎地域等における基幹的な生活交通の確保
- ・ 市町村のコミュニティバス等への支援
- ・ 交通結節点における利便性の向上

<主な事業の内容>

- ・ 安全で安心な歩行空間の確保において、「奈良県安心歩行空間整備方針」を策定し、安心歩行空間整備事業では、歩行空間が確保されていない通学路の整備、バリアフリー基本構想における生活関連経路の整備、世界遺産地域等の周辺観光を促進するための観光経路の整備などを行っている。
- ・ 交通施設のバリアフリー化の推進において、県内の交通施設のバリアフリー化を引き続き重点的に取り組み、鉄道駅バリアフリー整備事業では、特に乗降客数の多い鉄道駅における段差の解消等バリアフリー整備への支援を行っている。
- ・ 過疎地域等における基幹的な生活交通の確保において、過疎地域の移動手段確保事業では、過疎地域における生活交通を確保するため、地域の実情に応じた利用促進策の実施に取り組まれている。
- ・ 市町村のコミュニティバス等への支援において、安心して暮らせる地域公共交通確保事業では、日常生活に必要な移動を安心して行えるよう、市町村のコミュニティバス等の地域公共交通の効率的な運行に向けた協議会の取り組みに対し支援を行っている。
- ・ 交通結節点における利便性の向上において、地域公共交通活性化検討事業では、駅を中心とした地域の活性化と公共交通機関の利用促進のため、交通結節点における利便性向上の取り組みに対し支援を行っている。

基本方針2 「奈良の魅力を一層高める交通環境の充実」

- ・ 公共交通機関の利用促進（北部地域）
- ・ 自動車による周遊観光の促進（中南和・東部地域）
- ・ 歩行環境及び自転車利用環境の充実
- ・ シームレスな交通環境の形成

<主な事業の内容>

- ・ 公共交通機関の利用促進（北部地域）において、奈良中心市街地の交通対策事業では、奈良公園から平城宮跡、西の京を含むエリアにおける交通渋滞対策の実施及び周遊観光の促進に取り組むとともに、奈良公園交通対策事業では、奈良公園エリアの交通渋滞対策及び奈良公園の魅力向上に向けた施策を実施している。
- ・ 自動車による周遊観光の促進（中南和・東部地域）において、ドライバー向け中南和・東部地域周遊観光促進事業では、西日本高速道路(株)や阪神高速道路(株)と連携し、中南和・東部地域の周遊観光を促すため効果的に情報を発信するとともに、「道の駅」の情報発信機能の充実並びに電気自動車による中南和・東部地域の周遊観光促進に向けて検討を行っている。
- ・ 歩行環境及び自転車利用環境の充実において、奈良公園整備事業及び奈良公園等情報発信事業では、奈良公園への来訪者が快適に過ごせる環境の整備や、宿泊等の観光情報を発信するとともに、自転車利用促進事業では、「奈良県自転車利用促進計画」に基づき、自転車利用ネットワークの構築や自転車利用環境の充実を図っている。

基本方針3 「持続可能な取組体制の構築」

- ・ 地域交通に関わる関係者の総力の結集
- ・ P D C Aサイクルによる交通施策のマネジメント
- ・ 県民や来訪者に対する啓発
- ・ 交通分野における新技術の活用
- ・ 交通サービスの調達方法の工夫
- ・ 職員の交通計画技術の向上

<主な事業の内容>

- ・ 地域交通に関わる関係者の総力の結集において、安心して暮らせる地域公共交通確保事業では、市町村のコミュニティバス等の地域公共交通の効率的な運行に向けた協議会に対し支援を行っている。

- ・ P D C A サイクルによる交通施策のマネジメントにおいて、交通基本戦略推進事業では、「奈良県交通基本戦略」に基づく取り組みを推進するため、パーソントリップ調査の分析に基づく移動環境の改善を推進するとともに、P D C A サイクルによる調査・分析を行っている。
- ・ 交通分野における新技術の活用において、交通管制センターシステム C / S 化事業では、高度な交通制御に向けて交通管制センターシステムの更新を行っている。
- ・ 交通サービスの調達方法の工夫において、過疎地域の移手段確保事業では、過疎地域における生活交通を確保するため、地域の実情に応じた利用促進策の評価と分析を行っている。

2 有識者からの意見聴取

神戸大学工学部市民工学科喜多秀行教授から、生活交通の確保についての意見聴取によると、次のとおりとなる。

県下の公共交通の現状と課題については、一つは、移動困難者の量的・質的变化である。いわゆる高齢化のさらなる進展により、85歳以上人口が増加し、45歳から65歳の人口が減少すると予測され、85歳以上の世代の支援者がいなくなる。また、運転免許を持っていても自動車の運転が困難な人、健常者であってもバイクや自転車に乗れない人、一人ではバスに乗ることが困難な人や送迎者、同行者がいないために外出できない人も増加してくる。

このような状況が進展すると、公共交通サービスを必要とする人は増加すると見込まれるが、公共交通サービスを提供するだけでは解決できない問題も含まれる。外出しなくても買い物や受診の機会が得られる生活支援サービスの検討、自動車や公共交通で「遠出」しなくても身近に生活に必要な活動機会が得られるまちづくりなど、総合的な視点からの対応が必要となる。

また、公共交通環境だけを整備して、交通だけで問題を解決しようとするコストが増大し、小規模な自治体では本来の暮らしを守るためのサービスの維持ができなくなるという本末転倒の状況となる可能性がある。

2つ目は、奈良県は北部の都市部と南部の中山間地域で公共交通の経営環境が大きく異なる。北部は黒字で、南部は大赤字。全県を営業区域とする運行事業者がほぼ独占していることから、事業者の中で路線間内部補助が行われ、実質的には目に見えない形の自治体間補助となっている可能性がある。

次に、社会資本としての地域公共交通はキーワードになるということ。

モータリゼーションが進展し利用者が激減すると、交通産業としての交通事業者が事業を維持できない状況が発生し、事業者に任せておけば必要な公共交通サービスが住民に提供さ

れる時代は終わった。公共交通がビジネスとして成り立たない地域では、利潤追求を目的とする民間事業者にゆだねるだけでは、社会的に必要なサービスが十分供給されない。

次に、交通権・移動権については、単独の権利ではなく、憲法の「健康で文化的な生活を営む権利」の一部として解するべきではないか。

交通権は、だれがどこまで保障するのは行政の不作为を問われる話である。

交通権は誰かから与えられるものか、どこに居住していても無条件に充足されるべきものか、言い換えると、行政区域全域に対してあまねく均等に公共交通サービスが提供されなければならないのか。これは移動権の定め方によって変わってくる。

交通権・移動権とは、別に居住選択の権利は誰もが有するが、他の人からの支援も前提とした居住地選択の権利までもがありうるのか。自分で移動してマンションなどに入る権利はあるが、それを人に求めることは権利としてない。同じように権利は相互扶助である。どこまで相互扶助するのか、どこまで自力でやるのか。その内容を考えないと交通権・移動権は決められない。

県に期待される役割としては、市町村個別では適切に対応できない課題・問題への対応である。直面する課題、将来への課題を的確に認識し関係者と共有すること。あるいは、複数の市町村をまたいで形成される交通圏の行司役的な、地域の関係者間の調整機能を果たすこと。あるいは、市町村への技術的、財政的、制度的支援を行うことである。

条例化について、条例化の意義としては県民の生活を守るという意思の明確化である。もうひとつは関係主体が果たすべき機能と責務の確認である。これは県民に義務付けを行うものではなく、県や議会に一定の行為を義務づけることが条例でもってしかできないこと、条例事項と考える。

3 県内の取組状況

(1) 奈良交通株式会社

(調査目的：地域の公共交通の確保について)

奈良県は過疎地域、過密地域及び観光地域という3つの要素を持っており、奈良交通は全国のバス業界からも着目されている。

我が国では、マイカーの普及に伴い、乗合バスの輸送人員は昭和43年度にピークを迎えているが、奈良県においては、大阪府や京都府のベッドタウンとして、近鉄奈良線及び近鉄京都線の沿線に大規模な住宅地開発が行われ、さらに開発に合わせて、バス路線を拡充したことや全国に先駆けてマイクロバスを投入し、より細やかな住民サービスを行ったことから、平成2年度まで増加傾向にあった。その後は減少に転じ19年間で

約47%減少している。

平成22年度は平城遷都1300年祭の影響もあり、前年度を上回ったものの、平成23年度は東日本大震災の影響により大幅に下回る状況にある。

北和地域においては、朝夕のラッシュ時間帯を中心にそれ相応の利用客があるが、北西部地域の通勤、通学者の減少や南部地域の過疎化により内部補助は限界となってきている。

そのような状況の中、安全・安心な地域公共交通を提供するため、過疎地域での住民の日常生活における交通の確保及び北部地域での行楽期における交通渋滞緩和対策、さらに環境対策、バリアフリー対策に取り組んでいる。また、グループ会社のエヌシーバス(株)と県下の乗合バス路線のネットワークを形成し、県民の足をサポートしており、地域特性に対応した公共交通の提供に努めている。

(2) 奈良県警察交通管制センター

(調査目的：交通環境の充実について)

奈良県警察交通管制センターは、交通警察の大きな目的である、交通の安全と円滑、交通公害等の障害防止、交通の取り締まりや事故防止を担うため、昭和56年にオープンし、平成8年に交通管制システムを更新した。さらに、平成24年度には全国都道府県統一の高度システムに更新する予定である。(※平成24年度更新済み)

車両感知器及び交通監視カメラで情報を収集し、交通管制センターで分析し、情報板等により情報を提供するとともに、信号機の制御を行っている。

また、公共車両優先システム(PTPS)は、信号機の信号整理(サイクル、スプリット、オフセット)の仕組みやVICS対応のナビゲーションを介してドライバーに情報を提供する交通情報提供システム(AMIS)、さらに、バスレーンなどの交通規制と交通信号機などの交通インフラを制御するシステムをあわせたもので、バス等の通行を円滑に行わせ、定時運行を確保するとともに、道路の利用効率を向上させるものである。

交通管制システムの意義は、交通量や交通流を信号制御や情報提供により適切に配分・誘導し、車の利便性を最大限に高めることにより、都市機能を維持することであるが、渋滞の緩和、交通事故の防止、交通公害の防止及び走行時間の短縮等経済効果にも寄与している。

(3) バス運行情報案内システム

(調査目的：地域連携による公共交通の活性化について)

JRW寺駅周辺では、朝夕の送迎乗用車の集中による渋滞が発生しており、路線バス

の定時性が悪化している。そのため、バスから乗用車への転換が進むなどの悪循環が発生している。

そこで、自動車利用から公共交通機関利用への転換を促すことによって渋滞を緩和し、地域の環境改善を図るため、王寺町、斑鳩町、三郷町、上牧町、河合町の5町と交通事業者、地元自治会、国土交通省、警察及び県で構成する王寺町周辺地域公共交通活性化協議会が平成20年4月に設置された。同協議会の決定により、平成22年3月には、バス運行情報案内システムが導入された。

JR王寺駅前のバスのりばは、駅の改札から離れた位置にあり、特に南口のりばは100m以上の自由通路を隔てた位置にある。このため、バスの発車時刻を確認するためには、のりばまでの長い距離を移動しなければならず、バスの待ち時間を有効に活用しづらい状況にあった。そのため、中央改札口前に、南北それぞれのバスターミナルから発車する路線バスの発車時刻、系統番号、行き先やのりば等の運行情報を提供する大型液晶画面を設置することで、利用者の利便性を高め、公共交通の乗り継ぎ環境の向上を図られた。バス運行情報案内板についてのアンケート結果では、設置場所、見やすさ、表示内容について約7割の方が満足しており、約3割の方がバス運行情報案内板を見て乗車便を決定している。

(4) JR奈良駅連続立体交差事業

(調査目的：鉄道と走路の立体交差による交通の円滑化対策について)

JR奈良駅には、関西本線（大和路線）と桜井線（万葉まほろば線）の2路線が乗り入れており、京都、天王寺へ向かう列車が多数発着している。JR奈良駅付近では、道路と鉄道が多数平面交差しているため、踏切による交通渋滞が発生するとともに、鉄道により地域が分断され、均衡のとれた都市の発展を阻害している。

このことから、交通の円滑化を図るため、一定の区間を連続して高架化することにより、多くの踏切を除去するJR奈良駅連続立体交差事業に平成9年度から取り組まれた。

JR奈良駅連続立体交差事業は、総延長が3.5km（関西線2.2km、桜井線1.3km）、6カ所の踏切除去、3カ所の跨線橋撤去を行う、全体事業費約498億円の都市計画事業である。その事業の効果としては、三条踏切で1日最大約6.8時間の遮断時間及び最大200mの踏切渋滞長の解消、また、自由通路の整備により、駅東側から西側への移動時間が従来の5分から1分20秒に短縮された。

さらに、交差道路の平面化により、多車線のネットワークが構築され、踏切待ちのイライラ解消と快適な歩行・走行が可能となった。

今後は、交通結節点として、バス・タクシーへの乗り換えを円滑にするため、平成26年3月竣工予定で東口駅前広場整備事業に取り組まれている。東口駅前広場8,90

0㎡のうち、既に整備済みの奈良市総合観光案内所旧駅舎を含めた2,100㎡を除き、6,800㎡を整備対象とし、現在、東南の位置にある入口と、東北にある出口を東南1箇所に集約し、駅前広場を一方通行で周回し、東南から出る形態をとり、併せてバス等の待合部分には上屋を設置し、利用者の利便性の向上を図ることとされている。

(5) 県道王寺三郷斑鳩線の歩道整備

(調査目的：安心歩行空間の整備について)

平成23年6月に策定された「奈良県安心歩行空間整備方針」により、「歩行空間が確保されていない通学路」、「バリアフリー基本構想における生活関連経路」、「世界遺産地域等の周遊観光を促進するための経路」を重点的に整備を行うこととされた。

県道王寺三郷斑鳩線では、斑鳩中学校、斑鳩小学校、斑鳩西小学校の通学経路であり、南側の歩道は未整備の状況である。また、竜田大橋交差点西詰は、国道25号と国道168号が交差し、車両交通が多いことから、交差点付近における児童の安全な歩行空間の確保が求められている箇所である。点検の結果、町道から竜田大橋交差点までの学童の通学路の安全確保が課題となり、歩道の設置、外側線の設置、通学路の標示及び路肩段差解消を図る必要があるとされた。このため、平成24年度に用地買収を行い、平成25年度完成を目指し、危険な側溝に蓋をする及び道路に白線を引くなど、すぐに実施が可能な速効対策から着手し、国、県、町が一体となって、地権者4名と国は先行的に整備を行い、斑鳩町は地元説明を行うなど、抜本対策も実施される。

(6) 三郷町の地域公共交通の取り組み

(調査目的：住民ニーズに基づく新たな地域公共交通システムについて)

三郷町内の東部地域や中央部地域の住宅地では、高齢化が進む中、約100m程度の高低差があるため坂道が多く、また、交通空白地といわれる公共交通不便地域も点在している。

三郷町民が利用できる公共交通機関は、近鉄生駒線信貴山下駅、勢野北口駅とJR大和路線三郷駅、さらに、奈良交通バスの三郷城山線、信貴山下から信貴山へ行く路線と三郷町内循環バスの3路線である。ただし、バス路線は大型バスを使用しているため細かいところまで入れず、運行頻度も1時間に1本程度であった。

住民からは、駅や病院へ行くために、自宅付近で乗り降りできて、概ね30分以内の頻度で利用できる交通機関を望む声が多く寄せられていた。誰もが行きたい場所まで、公共交通機関を利用して移動できることを目標に、三郷町にふさわしい公共交通システムの構築に向けて取り組まれた。

平成22年12月に全世帯を対象にした住民アンケートから住民ニーズを把握し、ド

アツードアが三郷町に一番ふさわしいという結論に至った。その上で、コミュニティバス、定時定路線乗合タクシー及び予約制乗合タクシー(デマンド)のメリット・デメリットを比較検討した結果、三郷町の新しい地域公共交通として平成23年12月から、予約制乗合タクシー(デマンド)の試験運行が行われ、平成25年度からは本格実施を目指している。

4 県外の実施状況

(1) 福岡市生活交通確保条例の制定

(調査目的：生活交通確保条例の制定経緯等について)

昭和40年代以降、全国的にバス利用者数が減少傾向にある。そして、平成14年には道路運送法が改正され、従来の許可制から事前届出制に緩和されたことから、バス路線の休廃止が増加し、公共交通の空白地や不便地が発生した。

このような中で、福岡市においても、平成22年度にJR西日本等が25のバス路線を休廃止し、公共交通の空白地や交通の不便地が発生することとなった。バス路線の休廃止に伴う市民への影響を回避するため、市では乗合タクシーなどによる代替交通の確保や、休廃止の動きがある地域に対する路線存続のための働きかけ、代替交通の運行に向けた調査・地元協議を重ねてきた。

また、公共の福祉の観点から、NPO法人等がボランティア有償運送登録制度に基づき、移動制約者に限定して送迎サービス等を行ったが、ボランティア運転手の確保や、国が定めた認定講習受講のための交通費や宿泊費に対する支援等の課題が出てきた。

既に実施している空白地対策の継続や交通不便地対策及び移動制約者への対策を実施する必要性がでてきたことと、生活交通を確保するためには市民の協力が不可欠であること、また、所管が複数にまたがっており、組織体制が確立していないことなどの課題を解決するため、福岡市議会においては、条例化を図ることとされた。

条例には、市民及び市民団体の権利と役割、市及び公共交通事業者の役割を明らかにすることや、市が積極的に生活交通の確保に関する施策を実施すること。また、生活交通の確保には、市民、市民団体及び公共交通事業者による主体的な取り組みを促進する必要があることから、平成22年3月に議員提案されて、公共交通空白地等及び移動制約者に係る生活交通の確保を規定した条例が、可決制定された。

この条例が施行されたことにより、現在行っている公共交通空白地における代替交通確保対策の根拠規定となること。また、要望のある不便地に準ずると市長が認める地域に対する支援や、公共交通空白地などの地域になる恐れのある地域に対する支援の根拠

規定となること。さらに生活交通特別対策区域を指定し、重点的に施策を行うことや、国が認定するボランティア運転手向け講習会、国の認定講習会を福岡市で実施すること等が可能となった。

(2) リニア中央新幹線

リニア中央新幹線の間駅誘致に向けた取り組み及び中間駅を活用した駅周辺のまちづくりについて候補地の事例を調査した。

① 神奈川県及び相模原市の対応

神奈川県は、平成23年6月、JR東海が神奈川県内の中間駅を相模原市域に設置することを公表したことを受け、誘致地区については、広域交通ネットワーク、まちづくり及び技術的な観点から総合的に判断することとした。

現在、県央・湘南地域圏の活性化への取り組みとして、北のゲートと南のゲートを結ぶJR相模線・さがみ縦貫道路の建設に取り組んでおり、JR東海から示された橋本駅、相模原駅、南橋本駅の3駅の比較検討を行った。

その結果、交通利便性においては、既存鉄道3路線（横浜線、相模原線、京王線）が乗り入れていること。また、平成25年度に供用が予定されるさがみ縦貫道路の城山ICへ5km圏内にあり、交通アクセスがよく、輸送力が高いこと。さらに土地利用状況においても、南側に県立相模高校跡地があり、駅周辺は産業集積などのポテンシャルや将来の発展性が非常に高く、新たなまちづくりの展開が可能であることなどにより、橋本駅がもっともリニア中間駅に有望と判断した。

平成24年2月、知事と相模原市長が橋本駅周辺への駅誘致について合意し、同年3月にリニア中央新幹線建設促進神奈川県期成同盟会が臨時総会を開催し、駅誘致地区を橋本駅周辺とすることを決議した。

今後は、県全体が一丸となって、駅を誘致するとともに、多くの人が降りたくなるような、魅力あるまちづくりを進めることとした。

② 山梨県の対応

JR東海から計画段階環境配慮書により、中間駅設置の考え方が公表され、駅の形態、設置の条件が示された。

これによると、駅の形態は2面4線島式ホームと上下互線を設置し、長さは約1km。設置条件は直線区間、かつ水平区間であること。高規格道路との結節、既存の鉄道駅に近接するなどの高い利便性が確保されること。著しく高い高架構造とならないこと。

交通広場、駐車場などの用地確保が可能であること等となっている。県内の候補地として、釜無川西部、甲府盆地南部、笛吹川東部丘陵部、山梨リニア実験センター周辺の4箇所のうち、平成23年6月の期成同盟会臨時総会で、駅位置は甲府盆地南部との説明が行われた。これを受けて、山梨県は、総合的に判断して甲府市大津町周辺が望ましいと同年11月の期成同盟会臨時総会においてJR東海に要望された。

山梨県は、平成24年12月、リニア活用基本構想（素案）を策定し、リニアを活用した県土づくりとして、①リニア新駅及び周辺の整備、②県内各地とのアクセス強化、③リニアを活かした活性化策を柱として取り組むこととされた。

リニア中央新幹線の開業は、首都圏、中京圏、関西圏など、大都市圏との時間距離を大幅に短縮し、地域交流の広域化をもたらすとともに、新規定住の促進や新たな企業の進出など、多方面で飛躍的な発展をもたらすものと期待されている。

③ 山梨リニア実験線

昭和37年に始まったリニアモーターカーの研究開発は、平成9年に宮崎実験線から山梨リニア実験線へと研究の場を移し、現在は、超電導リニアの車両開発、電力供給装置、列車コントロール装置、安全管理システムの開発など、リニア技術の確立に向けた試験が行われている。

平成15年には、有人走行で世界最高速度581km/hを記録し、平成21年7月には、国の超電導磁気浮上式鉄道実用技術評価委員会において、営業線に必要な技術が網羅的、体系的に整備され、今後詳細な営業線仕様や技術基準等の策定を具体的に進めることが可能となったとの評価を得るなど、その実現に向け大きな成果をあげている。

山梨リニア実験線については、設備が実用レベルの仕様に全面的に更新されるとともに、平成25年度中には、42.8kmまで延長される予定。

先行区間の18.4kmでは、実際にリニアを走行させた試験を繰り返しており、既に完成したところである。現在、残りの甲府側16.6kmと、東京側7.8kmの工事を行っており、16.6kmのうち16kmは鉄道運輸機構が建設を担当し、その他の区間については、JR東海が建設を進めている。16kmの内12kmがトンネルで、残りの4kmが盛り土、切り土による工事となっている。ただし、明かり区間の大半はフードと言って、コンクリート性の蓋をかぶせることになっているため、乗っている方からみるとずっとトンネルの中のような状況になる。

実験線の42.8kmについては、笛吹市、大月市、都留市、上野原市の4市にまたがっており、トンネルの掘削、路盤の生成、橋脚、橋桁等はほぼ完成し、鉄道運輸機構とJR東海で構造物のチェックをしている段階。

この更新・延長後は、新型車両の長大編成車両によるトップスピードでの長距離走行が行われるとともに、長大トンネルの走り抜けなど技術的課題への対応や保守体系の確立など、超電導リニアの実用化に向けた確認試験が行われている。

5 提言等

本委員会では、付議事件「地域交通対策及びリニア中央新幹線に関することについて」を、奈良県交通基本戦略に基づく地域交通対策として、「来訪者をもてなす質の高い交通環境の創出」、「安心歩行空間の整備」、「安心で安全な移動手段の確保」、「自転車の利用促進と走行時の安全性確保」、そして、「リニア中央新幹線建設促進」の視点から調査検討してきた。

本県の地域交通は、大和平野地域を中心とした平野部を鉄道及び路線バスによる公共交通により整備され、山間部は路線バスが重要な役割を果たしている。このような中で、観光交通等も含め、移動ニーズに応じた交通サービスの提供など、地域特性に応じた交通環境の充実について、次のとおりまとめ、提言を行う。

(1) 奈良県交通基本戦略に基づく地域交通対策について

奈良県では、急速に進む高齢化により、今後は自動車を自由に利用することが困難となる県民の増加が見込まれること。また一方、過疎化が進み、バス路線の休廃止や減便が進むなど、県内において暮らしを支える地域公共交通は危機的な状況となること。さらに、県北部地域における観光シーズンの慢性的な渋滞等は来訪者からの評価も低く、更なる来訪者の増加を図るためには、質の高い交通サービスの提供が必要であることなどが見込まれる。これらの移動に関する課題や社会的要請等を踏まえ、平成23年3月に、これまでの県における取り組みの成果や経験を活かし、移動環境の改善に向けて、今後の県における交通施策に関する指針として奈良県交通基本戦略が策定された。本戦略では、「誰もが安心して暮らせるモビリティの確保」、「奈良の魅力を一層高める交通環境の充実」及び「持続可能な取組体制の構築」を3つの基本方針としている。

① 来訪者をもてなす質の高い交通環境の創出

道路は、人の移動や物資の輸送に不可欠な基本的な社会資本であり、社会・経済の発展や県民生活の向上に大きく影響する。しかしながら、本県の道路は、幹線道路さらには生活道路も含め、他府県と比べて整備が遅れている状況にある。

また、本県は、全国でも有数の観光地であることから、春・秋の観光シーズンを中心に多数の観光客が訪れるため、平日の朝夕の通勤ラッシュによる交通渋滞と併せて、休

日には観光地でも交通渋滞などが発生している。

特に、奈良市市街地のほか北部地域については、公共交通機関の利用を中心とした観光交通体系の整備、いわゆる自家用自動車から公共交通への利用転換を図るとともに、中心市街地外でのパークアンドバスライド駐車場の設置とシャトルバスの運行、さらにコミュニティバスや路線バスなど、交通手段相互のネットワーク化等について検討する必要がある。

② 安心歩行空間の整備

奈良県管理道路の歩道整備率は低く、交通施設等のバリアフリー化も進んでいない。また、生活に身近な歩行空間として、歩道のない通学路が多く残っている。さらに本県は数多くの観光地を有し、多くの観光客が来訪しているが、観光地周辺での案内表示などの観光情報が十分に提供されていない状況にある。

このような中で、県において、平成23年6月に「奈良県安心歩行空間整備方針」が策定され、移動環境の改善に向けて、安全で安心な歩行空間の確保や歩行環境の充実に取り組むこととされた。

今後、通学路を含む歩道整備において、市町村、学校、警察や地域と連携し、事故が多発する危険箇所を優先的に整備し、歩道整備率の向上に努める必要がある。また、歩行者の視点に立った整備として、歩行時の高齢者等が休憩できる施設の設置や周遊する観光客を観光地に誘導できる観光案内情報の提供方法について検討する必要がある。

さらに、歩道整備に当たっては、沿道建築物の建替えや日常生活に利用している土地が滅失する場合もあることから、沿道地権者や地域住民に歩道整備の必要性や重要性についての理解を深めていただくよう、十分に説明し、協力が得られるよう取り組む必要がある。

③ 安心で安全な移動手段の確保

少子高齢化の進展による公共交通、特にバス利用者の減少により、採算性の低いバス路線の休廃止や減便が進むなど平野部を含めて、県内全域で公共交通の空白地域が広がり、買い物難民という言葉で表現されるように、日常生活における移動が困難な状況が生まれている。

地域の公共交通を確保するため、市町村が主体となってコミュニティバス等が運行され、その路線数も増加しているが、その利用者数は少なく運行する市町村の財政負担が大きくなりつつある。

公共交通は、地域の経済社会活動の基盤をなし、高齢者をはじめ地域住民の自立した日常生活や社会生活の確保、観光交流など地域間交流の促進による地域の活性化に資す

るものである。

地域の生活交通を維持・確保するとともに、住民のニーズに対応した効率的な運行の促進と、地域が一体的となって参画する取り組みに対して支援を行う必要がある。また、鉄道、病院、学校へとつなげるバス交通など、市町村域を越える広域的な移動の確保については、県が、国、関係市町村、公共交通事業者、地域住民、地元企業、NPO等と連携し検討する必要がある。

④ 自転車の利用促進と走行時の安全性確保

県においては、広域的な周遊観光を促し、県内における滞在型観光の拡大による観光振興や地域活性化を目指すとともに、県民の健康増進や環境にやさしいまちづくり等を進めるため、平成22年12月に「奈良県自転車利用促進計画」を策定された。

自転車は、自動車、バスよりも小回りがきき、徒歩よりも行動範囲が広いという特徴から周遊観光の移動手段として利用が増えている。また、健康面、環境対策の面からも自転車利用への期待が高い。

自動車よりも自転車による周遊観光がより滞在時間が長くなり、滞在型観光への誘導となるよう、観光地間を結ぶ広域的な自転車利用ネットワークの整備をはじめ沿道の観光情報が提供できるよう観光案内板などの観光案内施設の充実を図るとともに、事故のない安全な自転車利用環境を確保する必要がある。

(2) リニア中央新幹線建設促進について

昭和48年11月、中央新幹線を全国新幹線鉄道整備法に基づく「基本計画」(起点：東京都／終点：大阪市／主要な経過地：甲府市附近、名古屋市附近、奈良市附近)として決定され、昭和54年には中央新幹線建設促進奈良県期成同盟会が設立された。以来、中間駅設置に向け取り組まれてきたが、平成23年5月、国土交通省から「中央新幹線の整備計画」が発表され、主要な経過地として奈良市附近が決定された。

リニア中央新幹線は、東京・名古屋・大阪間の時間距離を大幅に短縮し、関東、中部、近畿の各地域間の交流・連携を一層強化するもので、わが国の新たな国土の大動脈として、経済社会を支え、東京・大阪間の二重系化による災害に強い国土の形成、ゆとりある生活の実現に大きく貢献するとともに、内陸部における発展を促進する極めて重要な社会基盤である。また、持続可能な地域の形成、エネルギー問題、環境問題においても、優れた特性をもつ大量高速輸送機関として期待されている。

本県は、全国に3つある空港も新幹線駅もない県の一つで、国土軸からも離れていることから観光客も大阪や京都から入ってくる状況にある。また、県南部地域は、奈良市

内からも遠いところにある。このような状況の中で、リニア中央新幹線の高速交通体系につながることは、そこから県内に広がる効果は大きく、それらを活用し奈良県、紀伊半島をはじめ関西圏全体の経済の発展や東海地震などの災害リスクへの備えにもつながるものと期待できる。

今後、中間駅設置場所の決定にあたり、文化財の保存、景観や環境への影響に考慮し、事業主体であるＪＲ東海、国土交通省などと調整しながら、取り組む必要がある。

6 おわりに

本委員会に付託された事件は、少子高齢化等が進む中で、県民が安心して暮らせる環境や社会参加の機会を確保するため、誰もが安全に、かつ、快適に利用できる交通環境をつくることであり、今後、増加が見込まれる移動制約者への対応や県への来訪者の増加に向けた移動環境の改善等、移動に係る社会的な課題について、県内・県外の事例調査を含む調査活動に取り組むなど、活発な調査を進めてきた。

また、県において、移動環境の改善に向けて、今後の県における交通施策に関する指針として「奈良県交通基本戦略」が策定された。本委員会として、移動制約者の顕在化、地域における公共交通の衰退等の課題に対応するため、公共交通の確保に関する条例制定に向けた調査の必要性等について協議し、先進事例として、福岡市の公共交通空白地等及び移動制約者に係る生活交通の確保に関する条例の制定経緯等を調査するとともに、有識者からの意見聴取を行うなど、４回の勉強会を含む条例制定に向けた検討を行った。

本委員会は、公共交通の維持運営が困難な状況並びに日常生活及び社会生活を営むうえで、路線バス、鉄道、市町村が運営するコミュニティバスなどの公共交通を必要とする県民及び来訪者の増加が見込まれる中、道路環境及び自然環境に配慮しつつ、過度に自家用自動車に依存することなく、地域の実情に適した公共交通により円滑に移動することのできる持続可能な社会の実現が求められている。全ての県民が健康的で文化的な日常生活及び社会生活を営むため、不便や不自由を感じる事のない移動環境の確保を社会インフラと位置付け、県、市町村、公共交通事業者等、県民が相互に連携し、協力しながら、公共交通を作り上げていくことが必要であるとして、今定例会に県が公共交通に関する施策を総合的かつ計画的に推進するため、「奈良県公共交通条例」を委員会提案することに至った。

以上により、本委員会の調査は終結するが、今後においても、安心かつ安全な移動手段の確保や交通サービスの提供を推進するとともに、環境に配慮した交通体系の実現に向けた取り組みを一層推進されたいことを要請し、本委員会の報告とする。

奈良県公共交通条例の概要

前文

背景

近年の奈良県の状況

奈良盆地を中心に路線バス及び鉄道により整備され、山間では特にバス路線が重要な役割を果たしている

人口減少や家用自動車への依存の高まり
→公共交通利用者の減少から公共交通の維持が困難になりつつある

予想される課題

今後も公共交通の維持が困難になる状況は続く状況で、公共交通を必要とする県民や来訪者は増加
→公共交通を利用できる移動環境の確保が課題になる

条例化

施策の推進

移動環境を社会インフラと位置付け、必要な移動を確保するため

県、市町村、公共交通事業者等、県民が相互に連携、協力し、公共交通を上げていくための施策を県が総合的かつ計画的に推進する

奈良県の目指す社会

全ての県民が健康的で文化的な日常生活、社会生活を営むための移動環境が確保されること

地域の実情に応じた公共交通により円滑に移動することのできる持続可能な地域社会

目的(第1条)

- ・現在のあるべき及び将来の目指すべき公共交通のあり方についての基本理念を定める
- ・県の責務、市町村との連携、公共交通事業者等及び県民の役割を明らかにする
- ・公共交通に関する施策を総合的かつ計画的に推進する

もって公共交通により円滑に移動を享受できる持続可能な地域社会の実現に寄与する

基本理念(第2条)

- ・公共交通による生活交通を享受できる移動環境の確保は、県民が健康で文化的な日常生活、社会生活を営むため必要である
→施策の総合的かつ計画的推進することは県の責務
- ・公共交通の施策の推進は県、市町村、公共交通事業者等、県民が連携及び協働しつつ行わなければならない

(県の責務)第3条

- ・施策の総合的かつ計画的推進
- ・広域的ネットワークの確保、市町村、公共交通事業者等の実施する業務への必要な助言その他の支援
- ・市町村、公共交通事業者等、県民と連携協力

(公共交通基本計画)第7条

まちづくり、保健、医療・福祉・教育その他の施策との連携及び関連する施策との連携を図りながら、総合的かつ計画的な施策の推進をするため公共交通に関する基本的な計画を定める
(掲げる事項)
①基本的な方針
②県の施策

- ・必要に応じ基本計画の見直し
- ・毎年度、計画に基づく施策の実施状況を議会に報告

(委任)第8条

条例に必要な事項の知事への委任

(市町村との連携)第4条

県は、市町村が公共交通に関して施策を策定、実施していることに鑑み、市町村との連携に努める

(公共交通事業者等の役割)第5条

公共交通事業者は業務を適切に行い、県及び市町村の施策に協力するよう努める

(県民の役割)第6条

県民は基本理念への理解を深め、施策に協力するよう努める
県は県民、来訪者と情報を共有し、広く知識と意見を求める

地域交通対策等特別委員会 調査経過

回数	区分	年月日	主な調査内容	出席部局
	5月臨時会	H23.5.20	・委員会の設置(付議事件)	
1	初度委員会	H23.6.17	・委員会の運営について ・平成23年度主要施策の概要について ・6月定例会議会提出予定議案について ・報告事項	土木部 まちづくり推進局 警察本部
2	会期外	H23.8.3	県内調査 ①奈良交通(株) ・乗合バス事業の現状等について ②奈良県警察交通管制センター ・交通渋滞緩和対策について ③JR王寺駅 バス運行情報案内システムの調査	土木部 警察本部
3	9月定例会 (事前)	H23.9.16	・9月定例会議会提出予定議案について ・報告事項 ・委員間討議 県内調査の結果報告 今後の取組課題について協議	土木部 まちづくり推進局 警察本部
4	11月定例会 (事前)	H23.11.29	・11月定例会議会提出予定議案について ・報告事項 ・委員間討議 「金沢市のコミュニティバス(金沢ふらっとバス)」について 「広域な自治体における交通空白地の解消(木曽っこ号)」について 「福岡市公共交通空白地等及び移動制約者に係る生活交通の確保に関する条例」について ・条例制定に向けて県外調査の必要を確認	土木部 まちづくり推進局 警察本部
5	会期外	H24.2.15	県外調査 ①福岡市議会 公共交通空白地等及び移動制約者に係る生活交通の確保に関する条例について ・制定までの経緯と効果	まちづくり推進局 警察本部
6	2月定例会 (事前)	H24.2.27	・2月定例会議会提出予定議案について ・報告事項 ・委員間討議 県外調査の結果報告	土木部 まちづくり推進局 警察本部
7		H24.3.7	・2月定例会議会追加提出予定議案について	土木部 まちづくり推進局 警察本部
8	6月定例会 (事前)	H24.6.15	・6月定例会議会提出予定議案について ・報告事項について ・委員間討議 中間委員長報告案について検討	土木部 まちづくり推進局 警察本部

9	初度委員会	H24.8.7	<ul style="list-style-type: none"> ・委員会の運営について ・報告事項 ・委員間討議 	土木部 まちづくり推進局 警察本部
10	会期外	H24.8.7	県内調査 ① JR奈良駅 JR奈良駅付近の渋滞対策について ② 県道王寺三郷斑鳩線 通学路の整備状況について ③ 三郷町役場 住民ニーズに基づく新たな地域公共システムについて	土木部 まちづくり推進局 警察本部
11	9月定例会 (事前)	H24.9.12	<ul style="list-style-type: none"> ・9月定例会県議会提出予定議案について ・報告事項 ・委員間討議 県内調査の結果報告 今後の議論の方向について協議	土木部 まちづくり推進局 警察本部
12	12月定例会 (事前)	H24.11.28	<ul style="list-style-type: none"> ・12月定例会県議会提出予定議案について ・報告事項 ・委員間討議 	土木部 まちづくり推進局 警察本部
13	会期外	H25.2.14 ～ 2.15	県外調査 ① 神奈川県、相模原市 ② 山梨県議会 リニア中間駅を活用したまちづくり ③ リニア中間駅候補地(甲府市大津町地区) ④ リニア実験線延伸工事現場	土木部 まちづくり推進局 警察本部
14	2月定例会 (事前)	H25.2.25	<ul style="list-style-type: none"> ・2月定例会県議会提出予定議案について ・報告事項 ・委員間討議 県外調査の結果報告 生活交通確保条例制定に向けて ・条例に盛り込む事項について	土木部 まちづくり推進局 警察本部
15	2月定例会 (会期中)	H25.3.7	<ul style="list-style-type: none"> ・2月定例会県議会追加提出予定議案について ・報告事項 ・委員間討議 	土木部 まちづくり推進局 警察本部
16	会期外	H25.5.10	<ul style="list-style-type: none"> ・(仮称)奈良県公共交通条例(素案)について 	県土マネジメント部 まちづくり推進局 警察本部
17	6月定例会 (事前)	H25.6.21	<ul style="list-style-type: none"> ・6月定例会県議会提出予定議案について ・報告事項 ・委員間討議 奈良県公共交通条例(案)について協議 調査報告書(案)について協議 委員長報告について協議	県土マネジメント部 まちづくり推進局 警察本部

生活交通確保に関する条例制定に向けての勉強会

回数	区分	年月日	主な調査内容	出席部局
1	第1回勉強会	H24.10.3	理事者からの説明 ・奈良県交通基本戦略における日常交通への取組について ・国の交通基本法案について	土木部 まちづくり推進局 警察本部
2	第2回勉強会	H24.11.29	有識者からの意見聴取 (神戸大学大学院 喜多秀行教授) ・活動機会の保障と地域公共交通計画	土木部 まちづくり推進局 警察本部
3	第3回勉強会	H25.4.17	条例素案について	県土マネジメント部 まちづくり推進局 警察本部
4	第4回勉強会	H25.4.30	条例素案について	県土マネジメント部 警察本部

地域交通対策等特別委員会名簿

委員長 安井 宏 一

副委員長 乾 浩 之

委員 森 山 賀 文 (平成24年7月3日～)

委員 宮 本 次 郎

委員 高 柳 忠 夫

委員 米 田 忠 則

委員 出 口 武 男

委員 小 泉 米 造

委員 森 川 喜 之 (平成23年5月20日
～平成24年7月2日)